



TEST VOLVO 245 GL: HELYLLEBILEN

En gammal sanning: Ingen bilmoddell är så bra som när den står inför likvidation. 88 års modell är en av de sista 240. Ingen insmickrande bil. Men rejäl, hederlig och rymlig som få.

Av Calle Carlquist, Teknikens Världs testlag - Lasse Allard (foto)

■ ■ ■ Den ena efter den andra i testlaget kom in på rummet, slängde nycklarna på bordet och sa:

- Egentligen är det ett av de bästa köpen. Den klarar det mesta och

så är det ju en Volvo. Vet inte vad som skulle vara ett bättre köp om man har behov av en stor bil.

Så vad skriva om Volvo 240 GL Kat 5-dörrars av 1988 års modell, något som inte skrivits tidigare?

För enkelhetens skull börjar vi med att döpa om bilen till Volvo 245, bara så att du och jag vet vad vi pratar om.

Talet om femdörrars 240, Volvo herrgårdsvagn eller till och med femdörrars Volvo i 200-serien går inte hem i folkmun. Volvos nomenklaturcentral må kalla produkterna vad de vill i sin iver att tvätta bort lastvagnsstämpeln - vi säger Volvo 245.

Bilens profil är sedan nästan två decennier en självklar del i svenskarnas medvetande. De som inte åkt i en tvåförtifem eller lyssnat till bältespåminnarens distinkta knäppande torde utgöra ett försvinnande litet antal.

Att dra i det infällda dörrhandtaget (kom på årsmodell 1972, då bilen ännu hette 145) och sitta upp i



bilen är alltså en ofta utförd rörelse av ärans och hjältarnas folk. Lika fullt känns det befriande efter att ha ledsnat på att dunska ner i nyare bilar med tilltvalade karosser.

Bakom ratten trivs du alldeles förträffligt även om du har lätt att hålla dig för skratt. Det är mörkt och

Ordning och reda, motorn i mitten

Volvomotorn ger i kat-utförande 113 hästkrafter och sitter placerad mycket långt bak - närapå mittmotor! Gott om plats för den händige.

ganska dystert, några flirtar med bilköparpubliken finns inte. Stolen är stor, välstoppad och går att ställa in på alla sätt minus gungstolsläge. Någonstans i fjärran står vindrutans upprätt. Bilen känns rymlig, helt enkelt.

Runt omkring dig har du reglage och vred som utan vidare kan manövreras med hockeyhandskarna på. Pedalstället hårbärgerar problemfritt ett par 48:or från Tretorn, om man kan föreställa sig klädselkombinationen.

Det är inte dumt alls.

Efter exklusiva paneler eller konstfullt arbetade tyger letar ögat förgäves. Konfektionen ligger mer åt vadmal än kretong. De stötputttagande ytorna verkar ha passerat utmattningsstestet hos Statens Provninganstalt med högsta betyg.

Spelar alla möjliga roller

Detta är inte heller dumt.

Volvo 245 andas sålunda funktionalitet snarare än smicker. Här råder tysta begrepp som ordning och reda, kvalitet och trägen vardag. Hur otrendigt som helst i Porsche-Sverige. Det är därför inte konstigt att vi ser Volvo 245 spela alla möjliga roller i samhället, från leasinglåda med telefonsnodd på taket till småbarnstransportör med gränslösa resurser att svälja blöjor och puréburkar i storpack. Baksätet är bekvämt för två storvuxna – i synnerhet som det antligen kommer ett mittarmstöd på plats. Ben- och huvudutrymme klarar även riktigt långa personer. Tre personer sitter bättre än i Volvo 244, där ju hjulhusen inkräktar ordentligt. Att baksätets ryggstöd inte är delbart visar att konstruktionen är gammal. Blir det den stora nyheten på 89:orna tro?

Under bagagerumsgolvet döljer sig ett flackt stuvfack. I kupén finns också gott om ställen att göra sig av med prylar. Dörrfickorna är stora och avpassade för såväl flaskor som kartböcker, ett kassettfack finns bakom handbromsen och det ordinarie handskfacket är väl tilltaget.

Det är fortfarande möjligt att köpa Volvos gamling utan katalysator, men någon större vits verkar det inte vara. Man tappar tre hästkrafter – från 116 till 113 – men motorns egenskaper är klart trevligare i katversion. Ändå är den långt ifrån de bästa konkurrenterna vad kultivering och smidighet beträffar.

Kat-motorn startar mycket lätt. På låga varv brummar den på typiskt Volvovis, men när motorn kommer upp i varv drar den riktigt fint utan större vibrationer. Riviga accelerationer gör sig icke besvär, men ett högt och jämnt tempo på långfärd klarar vagnen lika bra som vilken modernare bil som helst.

Det allra bästa med motorn är lite oväntat bränsleekonomi. Först över 110 km/h i jämn fart på femman stiger förbrukningen över en liter per mil.

När vägen börjar krokna gör man

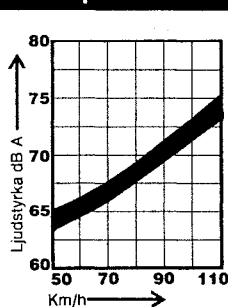
Forts på sid 34

TESTFAKTA: Volvo 245 GL kat

Yttermått och vikter

Tjänstevikt (kg)	1 410
Maxlast	520
Taklast	100
Släpvagnsvikt	1 600
Tanken rymmer (l)	60
Axelavstånd (cm)	264
Längd	478
Bredd	172
Höjd	146
Spårvidd fram/bak	143/136

Kupébuller

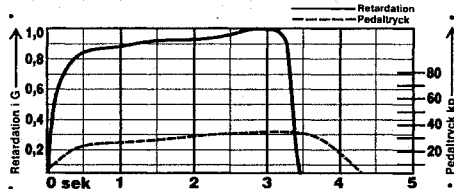


Det är lite bullrigare i Volvo 245 än i de allra modernaste kombilarna. Främst är det brus runt vindruteslapparna som hörs i farter över 100 km/h samt resonansljud från "lådan" där bak. Segdragnig i låg fart på hög växel medför kraftigt brum ljud. Som helhet är dock ljudnivån klart acceptabel. Ett insynsskydd för bagageutrymme till 750 kronor sänker även ljudnivån i bilen.

Kupé- och lastutrymmen

Total kupélängd (cm)	181
Kortaste-längsta benutr fram	90-113
Motsvarande benutrymme bak	89-70
Takhöjd i framsätet	98
Lastutrymmets största höjd	83
Takhöjd i baksätet	95
Lastytans maximala längd (cm)	183
Höjd i bakluckans öppning	78
Lastytans längd, uppfällt baksäte	113
Bredd i axelhöjd i framsätet	137
Bredd i axelhöjd i baksätet	137
Lastytans bredd mellan hjulhusen	106
Lastytans bredd bakom hjulhusen	124
Bagagevolumi i dm ³ mätt med hårt bagage	440+

Bromsprov från 100 km/h



Bromssträcka: 50 meter. Bromsarna är effektiva, men vid häftig ansättning låste testbilens bakhjul före framhjulen. Låsningfritt finns ej.

Hastighetsmätaren

visade	58	78	98	118 km/h
vid verklig fart	50	70	90	110 km/h

Tekniska data

MOTOR: 4-cyl radmotor med 1 överliggande kamaxel och 2 ventiler per cylinder. 5-lagrad vevaxel. Bränsleinsprutning. Katalysator.

Kompression 9,8:1. Borring/slag 96/80 mm, volym 2 316 cm³. Max effekt 113 hk (83 kW) vid 5 400 r/m. Max vridmoment 18,9 kpm (185 Nm) vid 2 750 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, bakhjulsdrift. 5-växlad låda. Hastighet på 5:an 1 000 r/m: 41 km/h.

FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram fjädrerben (Mc Pherson), undre tvärlänkar och reaktionsstag. Bak stel axel i bakåtriktade bärarmar, moment- och tvärstag.

STYRNING: Kuggstäng, servo. 3,5 rattvarv, vändcirkel 9,8 meter.

ELSYSTEM: Generator 1 120 W, batteri 55 Ah.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak. 3-hjuls kretsindelning, P-broms på bakhjulen.

HJUL: Fälgbredd 5,5 tum, däck 185 R14 90 S.



Enkelt kliva i och ur

Insteget är bekvämt tack vare upprätt kaross och dörrarnas stora öppningsvinkel. Dörren kan spärras halvvägs, vilket gör det enkelt att komma i och ur.

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm	111 300:-
--------------------------------	-----------

... att äga?

Vagnskadegaranti samt självrisk	3 år/1 852:-
Rostskyddsgaranti/antal behandlingar	8 år/0
Årlig skatt	935:-
Försäkringsexempel Folksam: Helår, halvårsförsäkring (halförsäkring om vagnskadegaranti saknas)	Försäkringsklass Trafik-Vagnskada 5-10-10 Zon 1. 50 proc bonus, max 1 500 mil/år 1 787:- Zon 4. 75 proc bonus, max 2 000 mil/år 714:-
Serviceintervaller och -kostnader inklusive material, oljor och moms	1:a service 200 mil/279:- 2:a service 1 000 mil/415:- 3:e service 2 000 mil/725:-
Reservdelarpriser och arbetskostnader inklusive moms	Bromsklossar fram 155:- Byte bromsklossar fram 266:- Kopplingslamell 465:- Byte kopplingslamell 1 271:- Avgassystem exkl grenrör, inkl katalysator 1 385:- Byte avgassystem 471:- Kompl strålkastarinsats 767:- Komplett framskärm 815:- Kompl stötfångare fram 2 872:- 1 par torkargummin/blad 75:-

... att köra?

Bränsleförbrukning i liter per mil vid konstant fart	50 km/h	0,71	5:an
	70 km/h	0,77	0,71
	90 km/h	0,91	0,82
	110 km/h	1,10	0,99
Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning motsvarande normal stadskörning. Medelfart 36 km/h.			1,28
Lägsta oktantal			95

Hur snabb?

Accelerationstid från stillastående i sekunder	0-50 km/h	3,7	
	0-70 km/h	6,7	
	0-90 km/h	9,9	
	0-100 km/h	12,6	
	0-110 km/h	15,2	
	0-400 meter	18,37	
Accelerationstid på högsta växellarna	50-70 km/h	6,3	5:an
	70-90 km/h	5,8	8,8
	90-110 km/h	6,7	9,4
	Toppfart cirka (km/h)	170	

Hur välutrustad?

Bagagerumsbelysning	●
Bakrutetorkare	●
Bältesvarnare	●
Centrallås	1 700:-
Dimljus fram/bak	-/●
Elstyrda fönsterhissar fram/bak	4 000:-
Fjärrstyrda backspeglar vä/hö, /man	man/man
Förarstol ställbar i höjddled	●
Lättmetallfälgar	4 000:-
Metallicclackering	4 000:-
Mittarmstöd bak	●
Motorrumsbelysning	●
Oömma stötfångare	●
Servostyrning	●
Tonade rutor	●
Värmekanaler till baksätet	●
Värmesitsar fram vä/hö	●/●
Barnsäkra lås bak	●
Intervalltorkare	●

VOLVO 245 GL *forts*

klokt i att vila på hanen en smula. Bilen är smal, hög och det känns som om tyngdpunkten ligger någonstans ovanför sidolisten. Spårvidden bak är blott 136 centimeter – en decimeter mindre än hos storebror Volvo 745. Det är inte så konstigt att den ibland verkar gå på tå. Kör du normalt är bilen i det närmaste neutralstyrd. I undanmanöversituationer kan den plötsligt bli kraftigt överstyrd med rejäl sladd som följd. Denna är dock lätt att häva, och bilen känns inte lömsk eller oförutsägbar. Den som gillar bilkörning tycker att det är riktigt roligt. Medpassagerarna är säkert inte lika roade eftersom fjädringsrörelserna är långa och färden blir gungig om man kör fort på småvägar.

Kursstabiliteten utan last är inte Volvons starka sida. Föraren får vid minsta sidvind ständigt parera med ratten – tröttande och irriterande. Kanske skulle både det här fenomenet och kurvegenskaperna förbättras om Volvo sänkte bilen ett par centimeter? Om bilen lastas med tre–fyra personer och deras bagage går den mer tryggt och tungt på vägen.

Vindbrus får vi stå ut med eftersom karossen är så pass kantig. Ändå är det på intet sätt olidligt i normala hastigheter. Det är egentligen fråga om det är bättre med en

tyst, aerodynamisk kaross med starkt sluttande vind- och sidorutor än en lådform som visserligen brusar en del, men där man inte ständigt känner sig ha rutorna "i knät".

Köper du Kat-versionen är servostyrningen inkluderad i priset. Tack vare den snäva vändcirkeln (9,8 meter) får man då en bil som yttermåttan till trots är mycket smidig att handskas med i stadstrafik. Det är dessutom ett helt varv mindre mellan fulla hjulutslag med servo än utan.

Av tradition är Volvos växellådor rejäla att arbeta med. Det gäller vår testvagn också.

Förutom två nya karossfärger har ingenting ändrats på Volvo 245. Nu erbjuds enbart GL- och GLT-modeller i totalt nio varianter till priser från 104 800 kronor för den enklaste 4-växlade GL upp till 122 850 kronor för en GLT utan katalysator, med automatlåda. Denna modell har 129 hk, jämfört med GLT-Kat, som har 116 hk och kostar 114 800 kronor.

Den enklare DL-modellen har alltså förpassats till de sälla jaktmarkerna. Kanske ett tecken på att början till slutet för 240-serien trots allt inletts? Volvo lovar att den skall finnas med 80-talet ut, men till dess är det faktiskt bara ett modellårsbytte kvar.

Om Volvo bestämmer sig för att slopa bilen, då kommer ändå behovet av en sådan biltyyp att kvarstå. Volvo 245 – vår tids Duett. ■



Stryktåligt och rymligt

Kombiutrymmet i Volvo 245 är mycket praktiskt och stryktåligt. Under golvet finns ett förvaringsutrymme. Ståhöjden under luckan är dock för låg och baksätet är inte delbart.



Utrymme som tål smällar

Få normala bilar kan ståta med en lika lång deformationszon i fronten som Volvo 245. Säkerhetsimagen är inte överdriven.